LE

CHEMIN DE FER

DE

BEYROUTH à DAMAS

ET

AU HAURAN



PARIS

IMPRIMERIE Ve ÉTHIOU PÉROU

Rue de Damiette, 2 et 4

MDCCCXCIV

A Madame Poupardin
hommage respectueux
Philippe Berger

LE CHEMIN DE FER

DE

BEYROUTH A DAMAS

ET

AU HAURAN

LE

CHEMIN DE FER

DE

BEYROUTH à DAMAS

ET

AU HAURAN



PARIS

IMPRIMERIE Ve ÉTHIOU PÉROU

Rue de Damiette, 2 et 4

—

MDCCCXCIV

LE CHEMIN DE FER

DE

BEYROUTH à DAMAS

ET

AU HAURAN

Mon cher Directeur (*),

Je reviens de Damas, où j'ai assisté à l'inauguration du chemin de fer du Hauran, ou du moins à une sorte de répétition générale, plus intéressante que l'inauguration officielle, et que l'on a donnée en notre honneur. Nous avions quitté Jérusalem, au commencement du mois d'avril, mon frère, M. Théodore Berger, M. Gaston Auboyneau et moi, pour parcourir à cheval la Palestine et la côte de Phénicie. Mon frère se proposait, tout en inspectant sur son passage les services qui dépendent de la Banque ottomane, d'examiner les moyens d'améliorer le régime des eaux et les voies de communication dans ces

*) Extraits du *Journal des Débats* des 12, 14, 18 et 20 Août 1894.

contrées, dont l'avenir offre un sujet d'études non moins intéressant peut-être que l'histoire de leur passé.

Notre but était Beyrouth, où se trouve le nœud des principales questions qui intéressent la Syrie. Nous y devions être rejoints par M. le baron de Nervo, Vice-Président du Conseil d'administration de la route et du chemin de fer de Beyrouth, et par quelques-uns de ses collègues ; et c'est en leur compagnie que nous avons poursuivi notre voyage jusqu'à Damas, où l'on nous attendait pour ouvrir la partie de la ligne, aujourd'hui terminée, qui relie Damas au massif du Hauran.

Ainsi, après avoir parcouru ces pays, aujourd'hui désolés, mais pleins de poésie, où la nature vous parle à chaque pas du passé, et où le passé vous crie que deux choses, de l'eau et des routes, suffiraient à lui rendre la vie, nous avons pu prendre place dans le premier train qui s'est engagé dans une région où l'on ne croisait jusqu'alors que des files de chameaux, sous les yeux des Arabes, qui accouraient de toutes parts, et des femmes qui écartaient leurs voiles sur notre passage et envoyaient des baisers à nos wagons enguirlandés de branchages et de fleurs.



Il faut avoir traversé la Palestine pour apprécier les bienfaits des routes qui sillonnent nos campagnes et relient chez nous les moindres villages. En Palestine, les routes sont une chose inconnue. Si l'on excepte la grande route qui mène de Jaffa à Jérusalem et de là au Jourdain, celle d'Hébron, qui est admirablement tracée et qu'on voit sillonner la plaine en s'éloignant dans la direction de Bethléem, une ou deux amorces, aux environs de Naplouse et de Nazareth, qui se perdent bientôt dans la campagne, de Jérusalem à Naplouse, de Naplouse au mont Thabor, à Tibériade et à Nazareth, il n'y a rien qui ressemble à un chemin entretenu. Ils existent bien sur les cartes, mais ce sont des chaos de pierres roulantes ou de rochers glissants, où il est si malaisé de marcher que les chameaux et les piétons préfèrent marcher à côté de la chaussée.

Dans les plaines même, où elles seraient d'un entretien plus facile, ce ne sont guère que des ornières qui serpentent à travers les champs et qui se déplacent d'une année à l'autre au caprice des laboureurs; la charrue ne les respecte pas, et, par un juste retour, les chevaux marchent dans les sillons et passent au travers des blés, sans leur faire grand mal, il est vrai, tant ils sont clairsemés. Aussi bien, la circulation y est presque nulle, sauf à l'époque des pèlerinages,

et les villages ressemblent à de misérables huttes de sauvages au milieu d'un pays dépeuplé.

On s'aperçoit de la différence, sitôt que l'on rencontre un bout de route et de l'eau. Les environs de Naplouse, ceux de Nazareth offrent aux yeux l'aspect le plus riant. Naplouse surtout est charmante, enfoncée, comme dans un nid de verdure, entre les roches abruptes du Garizim et les cactus qui couvrent les pentes du mont Ebal. Elle est traversée par une petite rivière courante, qui va se jeter dans la mer, à Césarée. En sortant de la ville, une belle route longe le ruisseau, qui répand partout la fraîcheur, au milieu de beaux champs de blé et de vrais bois d'oliviers. C'est une succession de moulins, dont les aqueducs, formés d'une série d'arches élégantes, coupent la vallée, et déversent des nappes d'eau, faisant surgir de terre une végétation luxuriante, qui grimpe le long des murs humides de grandes tours carrées, où l'on entend le bruit de l'eau.

Cet enchantement ne dure qu'un moment, et l'on retombe bientôt dans les sentiers de mulets. Aussi, est-on surpris lorsque, après avoir longé la côte de Phénicie, tantôt sur le sable de la plage, tantôt sur des corniches plus escarpées et plus pittoresques que celle du golfe de Gênes, on arrive aux hautes montagnes du Liban, que domine la grande table neigeuse du mont Sannin, de trouver une route véritable qui passe entre ces sommets et relie Beyrouth à Damas.

Beyrouth produit une impression de fraîcheur, quand on y arrive, après avoir traversé la longue dune brûlante qui s'étend du côté de Saïda et l'enferme dans un cercle de sable; mais on la prend à revers, si bien qu'on n'a devant soi que des maisons et des arbres, et l'on peut arriver jusqu'en pleine ville, sans soupçonner l'existence de la rade, qui regarde le Nord. Pour voir Beyrouth sous son aspect véritable, il faut aller se promener du côté du cap qui ferme la baie à l'Ouest, aux environs du Collège américain; ou bien encore, il faut y arriver par mer. Comme Naples, Smyrne, Salonique, Beyrouth est un amphithéâtre qui demande à être vu de la mer.

Lorsqu'on dépasse, le matin, au lever du soleil, le raz Beyrouth en venant de Jaffa, on découvre tout d'un coup la rade, et la ville, et la côte qui se prolonge jusqu'au cap Madone, dominée par la chaîne du Liban, qui plonge dans la mer. Le coup d'œil égale les vues les plus renommées. On a devant soi les plans successifs du Liban, colorés de teintes lilas qu'estompe la brume du matin. Des villages, dont les maisons brillent dans l'ombre, semblent plaqués sur ses pentes dénudées; de grandes bandes de nuages blancs flottent à mi-hauteur de la montagne et s'amincissent en longs rubans, d'où sortent les crêtes neigeuses, dorées par les premiers rayons du soleil. Beyrouth se repose au fond de la baie.

La masse blanche de ses maisons s'étend le long de la mer et s'élève par étages jusqu'aux palais qui la couronnent et semblent adossés au Liban.

Qui aurait dit qu'on eût choisi cet endroit pour percer une route à travers la montagne, qui s'élève à pic à plus de deux mille mètres ? Mais les villes se développent souvent en dépit des obstacles que la nature semble leur opposer. Il y a quarante ans, une Compagnie française se forma, sous la direction de M. le comte de Perthuis, pour relier par une route Beyrouth à Damas, et, malgré toutes les difficultés, M. de Perthuis sut, par son énergie, mener l'entreprise à bonne fin. La route fonctionne depuis longtemps, et elle rapporte de beaux dividendes aux actionnaires. Toute la journée, elle est sillonnée par les lourds convois des voitures de roulage de la Compagnie. Grâce à elle, Beyrouth, qui était déjà le débouché naturel de toutes les productions du Liban, est devenu le port de Damas, qu'elle met en relation directe avec la mer. Chaque matin et chaque soir, une diligence part de la cour des Messageries pour Damas. On y va en quatorze heures; bientôt on n'en mettra plus que six.

La route, en effet, appelait un port, et ce port, à son tour, est devenu la tête de ligne du chemin de fer qui remplacera bientôt la route entre Beyrouth et Damas. Dès à présent, le port est

presque terminé, et les bateaux viennent s'amarrer à quai, et donnent à la rade de Beyrouth une animation bien rare sur la côte inhospitalière de la Syrie. On ne peut se défendre d'un sentiment de satisfaction, en voyant ce quai, fait en belles pierres de taille, bien ajustées, et les bâtiments de la douane et du port, si vastes et si bien aménagés, et la grande jetée qui s'avance jusqu'en pleine mer, supportée par des blocs de béton gigantesques, contre lesquels les vagues viennent se briser.

Sans doute, ce ne sont pas les critiques qui manquent; on dit que le port est trop petit, et que la jetée forme avec le quai un angle aigu, qui ne laisse que trop peu de place aux bateaux de fort tonnage pour évoluer. Mais, pour mettre la jetée plus au large, il aurait fallu chercher le fond par des profondeurs beaucoup plus grandes, ce qui aurait considérablement augmenté les dépenses et transformé une affaire rémunératrice en une entreprise désastreuse. Ici, au contraire, tout laisse l'impression d'un travail solide, soigné, consciencieux et fait l'éloge de M. Garreta, l'éminent ingénieur français qui a dirigé les travaux du port.

Le chemin de fer part de l'extrémité du port, et il s'élève, en suivant de près la route de Damas, jusqu'au point culminant du col, à une hauteur de près de 1,400 mètres, pour redescendre de là dans la grande vallée de la Bekaa, qui sépare le Liban

de l'Anti-Liban. Là, il s'éloigne de la route, traverse la vallée en biais, aborde l'Anti-Liban par un grand détour, pour le franchir à son tour et retomber sur Damas, après un trajet de 140 kilomètres. Autrefois, pareille ascension eût semblé impossible : aujourd'hui, grâce à la crémaillère, qui est entrée dans l'usage courant des chemins de fer, c'est une chose toute simple pour des ingénieurs. La seule difficulté réside dans les travaux d'art, les ponts, les tranchées, les tunnels, dont la voie est semée ; mais ils sont presque tous faits, et dans un an le chemin de fer marchera de Beyrouth à Damas.

C'est une prolongation de cette ligne qui rejoint Damas au massif du Hauran, en descendant vers le Sud, parallèlement à la mer. Là, les mêmes difficultés n'existaient pas, et l'embranchement a été achevé avant la ligne principale. C'est pour l'inaugurer que les membres du Conseil d'administration avaient fait le voyage de Beyrouth, et c'est ainsi que nous sommes partis en voiture de Beyrouth, pour aller retrouver à Damas le chemin de fer qui s'étend entre Damas et Mzerib, sur une longueur de 104 kilomètres.



Notre départ pour Damas était fixé au samedi 12 Mai à quatre heures du matin. Nous nous levons de nuit et nous nous rendons à l'hôtel, lieu du rendez-vous. Nous y trouvons M. de Nervo, M. Guichard, M. Allain-Launay, M. Loir, Directeur de la Banque Ottomane à Beyrouth et M. Gaston de Perthuis, qui est le bras droit de son père et a dirigé l'exécution de tous les travaux que nous allons voir, et nous prenons place dans les attelages de la Compagnie, de lourdes voitures à trois chevaux, garnies de rideaux qui défendent tant bien que mal contre le soleil et la poussière. Nous avions été devancés par M. Pérouse et les Ingénieurs de la ligne, MM. Blondelet, Dupuich et Gibbs, qui étaient partis, la veille, pour suivre à cheval le tracé du Chemin de fer, et que nous devions retrouver, ainsi que M. et Mme Élie Berthet, à Damas.

Le jour commençait à poindre quand nous nous sommes mis en route. Nous passons par de petites rues tortueuses, destinées à être bientôt remplacées par la grande avenue, reliant le quai au centre de la ville, et dont S. Ex. Khaled Bey, Gouverneur général du vilayet de Syrie, a inauguré, l'autre jour, le percement. Au coin de la place des Canons, nous tournons à droite et

nous prenons la route de Damas, laissant à gauche celle qui conduit à Tripoli et longe le bord de la mer, en passant par le Nahr-el-Kelb, Djouni, le Nahr-Ibrahim et Gebeil. On traverse un bout de plaine, au milieu des villas et des haies de cactus et de grenadiers qui bordent la route; on laisse derrière soi le jardin militaire, avec son mur garni de roses grimpantes, et l'on arrive au Liban.

Le Liban forme, depuis l'expédition de 1860, une province à part, ayant à sa tête un Gouverneur chrétien, nommé par le Sultan. Beyrouth, qui est la capitale du vilayet de Syrie, y est enclavée si bien, qu'on ne peut en sortir sans passer par le Liban. Sur toutes les routes, presqu'aux portes de la ville, on trouve un poste de soldats turcs, qui marque la limite du vilayet; quelques minutes après, un autre poste avec des zouaves vêtus de bleu, liséré de rouge : c'est le Liban qui commence.

Il semble qu'en entrant dans le Liban, on change de pays. On rencontre des hommes grands, forts, d'un type presque européen, au regard ouvert et à la physionomie douce, un peu molle peut-être, sous leurs grandes moustaches brunes; des femmes avenantes, occupées dans les champs à la récolte des feuilles de mûrier, des enfants proprement vêtus. Les villages ne ressemblent en rien aux villages de la Palestine; de grandes maisons dont les chambres, largement

aérées, ont six ou huit mètres d'élévation, et où l'on trouve encore une hospitalité patriarcale, tout particulièrement cordiale pour les Français. La montagne même avec ses pentes couvertes de mûriers et les bouquets de pins parasols qui en couronnent les crêtes, forme un contraste frappant avec les pays que nous venons de traverser.

Au moment où nous commençons à gravir, le soleil se lève. Les grandes lignes du Liban sont encore dans l'ombre. Seule, une maison perchée sur la hauteur scintille aux rayons de la lumière frisante qui filtre entre les hautes montagnes. En se retournant, le spectacle est magnifique. Beyrouth s'étale à nos pieds, comme une presqu'île blanche enserrée par le sable. Tout autour, la mer s'étend à perte de vue. Au loin, à l'horizon, se dessine à sa surface une grande raie lumineuse, qui gagne de proche en proche, éclairant les voiles des bateaux sur son passage. Tout à coup, elle atteint Beyrouth, dont les maisons s'illuminent et se détachent sur la teinte verte des jardins.

La route de Damas s'élève rapidement en côtoyant la vallée au fond de laquelle coule le Nahr-Beyrouth. Nous nous rapprochons du Sannin, qui disparaît bientôt à notre gauche, derrière la crête d'une première ligne de hautes montagnes. Devant nous, une muraille de rochers, où le torrent s'est frayé un passage dans des

gorges profondes, semble fermer la vallée. Peu à peu, nous dépassons ce premier plan et nous arrivons à une sorte d'arête. A gauche, nous avons les gorges du Nahr-Beyrouth; à droite, la vallée des Rossignols; une forêt de pins descend jusqu'à la plaine, où elle rejoint le bois d'oliviers que nous avons traversé en venant de Saïda; au delà, on aperçoit la large bande jaune des dunes et la mer. Le flanc de la montagne que nous côtoyons est couvert de maisons de campagne que les gens de Beyrouth viennent habiter pendant les chaleurs de l'été et qui y forment comme une couronne de villages. De l'autre côté de la vallée et déjà bien en arrière de nous, on voit le bois de pins de Beit-Meri se détacher sur le ciel.

Nous nous retournons pour dire un dernier adieu à Beyrouth. La barrière que nous avions devant nous, nous en sépare maintenant, et nous découvrons le fond de la vallée. Il est formé par un grand amphithéâtre de montagnes d'où descendent de minces filets de neige. C'est là que prend sa source le Nahr-Beyrouth; on le voit former une cascade tout près du sommet du Djebel-Keneise et disparaître dans les ravins que nous dominons toujours de plus haut. Au-dessous de nous, des villages indigènes forment des plaques noires, comme les toits de chalets suisses vus d'en haut.

Le chemin de fer nous a rejoints; il passe sous

la route et s'engage dans une tranchée profonde, pour se rapprocher de nouveau de nous; maintenant il suit la route qu'il longe en contre-bas. On sent qu'on approche du faîte. A côté de nous, une sorte de khan, une grande cour carrée entourée de murs, est remplie de chameaux qui se reposent. Enfin, voici le relais. A la porte de l'auberge, des bohémiennes puisent de l'eau dans des bassins en cuivre. Nous nous arrêtons un instant, et tandis qu'on change de chevaux, nous prenons les devants et nous arrivons au col. Le chemin de fer s'engage dans un tunnel de 300 mètres, dont il ne reste plus que 60 à percer, pour ressortir plus bas, sur le versant qui regarde l'Anti-Liban, laissant loin de lui la route qui descend en serpentant.

De l'autre côté du col, l'aridité succède à la richesse des pentes qui regardent la mer. Nous allons de relais en relais, par un chemin monotone, nous arrêtant à tout bout de champ pour changer de chevaux, mais sans marcher plus vite pour cela; la diligence a déjà pris une heure d'avance sur nous. Tout à coup, au détour d'un des lacets de la route, nous apercevons presque à nos pieds une grande plaine verte, de cette teinte verte épaisse et uniforme qu'ont les blés en herbe; elle se prolonge à perte de vue, à gauche et à droite, sans aucune ondulation, entre deux chaînes de montagnes : de notre côté, le Liban, dont nous descendons rapidement les pentes;

en face l'Anti-Liban, aride, mais éclairé par cette lumière de l'Orient qui fait valoir les moindres reliefs et donne une teinte chaude à tout ce qu'elle touche. A l'arrière-plan, la cime neigeuse de l'Hermon, avec ses ruisseaux argentés qui brillent au soleil, domine de très haut les premiers sommets dont une brume bleuâtre et transparente la sépare. Nous avons devant nous la Bekaa, la vallée de la Nahr-Litani, l'ancien Leontes, qui descend de Baalbek, sépare le Liban de l'Anti-Liban et va se jeter dans la mer entre Tyr et Sidon.

Là, plus encore qu'en présence de la vallée de Jizréel, j'ai eu la sensation d'une de ces grandes vallées qui jouent un rôle dans la destinée économique et politique des peuples et sont comme les canaux de l'histoire. On sent qu'il y a là une force à utiliser, un facteur de richesse et de régénération pour un pays. A mesure que nous descendons, on distingue mieux les détails : Kab-Elias avec ses jardins, puis le village de Zahlé, deviné par Châteaubriand, qui domine la plaine; enfin, quelques maisons européennes, au milieu d'un bosquet d'arbres : c'est Chtora, le berceau du vin du Liban, où nous devons déjeuner.

On est agréablement surpris, au sortir de ces montagnes, de retrouver un petit coin d'Europe, un hôtel au toit rouge, avec des rosiers, de l'eau et, par derrière, un potager dont les plates-bandes sont garnies de pois de senteur, d'œillets et de

giroflées. Nous déjeunons au frais, après nous être débarrassés de la poussière qui nous couvre, et nous nous hâtons de nous remettre en route. Le chemin de fer nous a quittés pour franchir les gorges de l'Anti-Liban, un peu plus au nord, et rejoindre à Zebedani la vallée du Barada qu'il suit jusqu'à Damas.

Au sortir de Chtora, la route passe entre deux rangées d'arbres, qui la séparent de prairies, coupées d'espace en espace par des ruisseaux. On se dirait dans un pâturage de Normandie. Mais bientôt nous quittons ces ombrages. La plaine s'allonge et provoque au sommeil. Sa monotonie n'est rompue que par les ruines d'un temple qui se profile à quelque distance, sur la croupe d'une colline. En face d'elle, à notre gauche, un village indigène entoure un monticule dont la forme dénote l'emplacement d'une ville antique. On voit dans la plaine de grands troupeaux noirs et des tentes blanches.

Nous quittons enfin la Bekaa, pour gravir les pentes dénudées de l'Anti-Liban. Des troncs de vigne rampent sur un sol gris; de temps en temps, une fleur violette ou un glaïeul bleu sortent de la poussière qui envahit le bord de la route. A chaque tournant, on croise l'ancien chemin de mulets, qui serpente sur la montagne, traverse les torrents, escalade les côtes à pic au milieu des rochers; il est sillonné par des chameaux et des files de mulets suivis de leurs

moukres, qui continuent à le prendre pour se soustraire au droit de péage. C'est le commencement de la lutte du chameau contre la civilisation européenne .

Le grand relais qui se trouve au point culminant de l'Anti-Liban nous tire de notre torpeur. Cette dernière étape s'ouvre d'une façon grandiose. A peine a-t-on dépassé la station, qu'on entre dans l'*Ouadi-el-Korn*, les « Cornes du Liban ». Des deux côtés de la route s'élèvent des rochers à pic, rongés, troués, déchiquetés; tantôt ce sont des aiguilles qui se dressent vers le ciel, tantôt de grandes assises parallèles entre lesquelles serpente le chemin blanc. Peu à peu, elles s'écartent, et forment comme une crête lontaine qui suit la route et surmonte le talus incliné que les roches ont fait en s'éboulant.

On sort de la gorge et l'on traverse une vallée latérale qui vient des hauteurs de Zebedani, mais pour remonter encore. Nous sommes d'ailleurs récompensés de notre peine. A mesure que nous nous élevons, l'Anti-Liban se découvre derrière nous, avec ses sommets blancs de neige. A leur pied, entre les masses de rochers que nous venons de traverser, le regard découvre des îlots de verdure, comme j'ai aperçu jadis, quand je m'élevais en ballon captif, les jardins qui se cachent derrière les murs du faubourg Saint-Germain. Au fond de la vallée, en face de nous, se dresse un massif de montagnes aux formes arrondies, nues,

pelées, de la teinte jaune du sable du désert, déchirées çà et là par une paroi de rochers qui s'infléchit vers la plaine. Ce sont les montagnes de Zebedani, qui forment l'autre versant du Barada et dominent Damas.

Bientôt nous avons atteint le dernier sommet; et là, tandis que nous marchons en avant de la voiture pour nous déraidir les jambes, nous assistons au plus beau des couchers de soleil. La chaîne sablonneuse se développe devant nous, éclairée par les derniers rayons du soleil couchant. Elle prend des teintes d'un rouge d'or, d'une intensité prodigieuse, tantôt sombre et profond, tantôt brillant comme les écailles d'un poisson doré, et que fait paraître plus éclatant encore l'herbe verte du premier plan. Nous restons saisis, devant la beauté vraiment orientale de ce spectacle. Peu à peu, la coloration s'efface, les rayons rouges ne dorent plus que le sommet de la montagne, qui se recouvre d'une teinte mate d'un gris uniforme.

Le jour baisse, lorsque nous arrivons au bas. Nous rencontrons un ruisseau qui coule à côté de la route, en sautant de roche en roche, et fait naître autour de lui la fraîcheur et la végétation, un fouillis d'arbres, qui grandissent à mesure que nous avançons, envahissant les deux côtés du chemin. Soudain, un bruissement d'eau plus fort, une rivière qui rencontre la route et dans laquelle le ruisseau vient fondre ses eaux : c'est le

Barada qui descend des hauteurs de Zebedani, que nous apercevions tout à l'heure. Alors, c'est un enchantement de tous les instants. Le Barada galope, au milieu des saules et des peupliers dont les racines tordues forment des cavernes où son eau vient se briser; il coule tantôt d'un côté de la route, tantôt de l'autre; il se divise en plusieurs branches pour se rejoindre de nouveau.

Au moment où la nuit tombe et où nous croyons que ce spectacle enchanteur va nous échapper, la lune se met à briller entre les branches et ajoute au paysage la grandeur mystérieuse de son ombre. Elle éclaire de vastes prairies dont l'herbe brille sous les arbres noirs; ce sont des vergers de figuiers, de noyers aux feuilles immenses, d'abricotiers qui atteignent la hauteur de noyers. Tantôt le Barada est à côté de nous, tantôt il coule au-dessus de nos têtes et tombe en cascades qui scintillent sous les rayons de la lune. Voici un barrage, puis une grande nappe d'eau; c'est le Moulin de Saïd-Pacha, le Chef de la caravane de la Mecque. Puis, un peu plus loin, dominant la route, la maison d'Abd-el-Kader; presque en face d'elle, une véranda en forme de temple antique, derrière laquelle une maison se cache dans l'ombre. Le Barada la contourne et nous quitte pour fuir dans les prés. On aperçoit les rochers qui l'encaissent éclairés par la lune, derrière un rideau de peupliers.

La vallée se déroule ainsi, tantôt plus large, tantôt plus étroite, en formant la plus belle des promenades. Soudain, à un tournant, voici des lumières; un café turc s'ouvre sur la route, qui le sépare de la rivière; des hommes en longues robes, assis sur des divans, jouent au tric-trac en fumant leur narghilé; dans les jardins qui l'entourent, à toutes les branches, des lanternes suspendues, à la lueur desquelles on voit des groupes d'hommes et de femmes, qui prennent des rafraîchissements auprès de petites tables rondes. Puis, de l'autre côté de la rivière, le mur blanc d'une grande mosquée avec les coupoles de son madracen et ses minarets que la lune éclaire; des réverbères, un bruit de voitures, le marché aux chevaux où se vendent les plus belles bêtes de la Syrie, un hôtel dont les fenêtres sont illuminées, une grande place entourée de bâtiments : nous sommes à Damas.



La gare de Damas est à l'extrémité de la ville, du côté qui regarde le désert; mais le chemin de fer remonte à trois kilomètres plus

haut dans la direction du Liban. Il contourne la ville, en traversant les jardins, et va jusqu'à une halte, qui sert de gare aux marchandises, et par où doit se faire le raccordement du chemin de fer du Hauran avec la ligne de Beyrouth à Damas. C'est là que nous attendait le train qui devait nous mener à Mzérib.

A six heures du matin, nous étions réunis sur le quai de cette gare improvisée. Le train était prêt, la locomotive pavoisée, les vagons neufs et brillants. On ne dirait pas, à les voir, qu'il a fallu faire un vrai tour de force pour les amener ici, et qu'il ont franchi le Liban à grand renfort de mulets. Derrière eux, deux treuils couverts d'une toiture en planches sont enguirlandés de verdure et de fleurs. Tous les invités s'entassent dans ces deux dernières voitures, qui laissent un champ libre à la vue, pour mieux jouir du coup d'œil.

Il faut dire que le spectacle est unique en son genre. Les deux côtés de la voie sont occupés par une foule épaisse d'hommes, de femmes, de jeunes filles, en costume indigène, qui courent en avant, se poussent pour voir et ne quittent pas des yeux la machine. Pendant un quart d'heure, nous assistons aux démonstrations les plus surprenantes pour des Européens. De toutes les femmes, la plus rieuse est la femme de Damas; elle joue de son voile comme l'Espagnole de l'éventail, l'entr'ouvre pour regarder du coin de l'œil, et laisse voir en le rajustant une

bouche qui sourit sous la gaze. Au moment où le sifflet retentit et où le train s'ébranle, tous ces voiles s'écartent, et alors ce sont des figures qui rient, des bras qui se tendent en signe d'adieu, des hommes, des femmes qui voudraient monter et partir avec nous. Les vieilles regardent aussi, mais avec une expression où se mêle quelque inquiétude. Je pense que rarement on a vu d'un seul coup tant de musulmanes à visage découvert.

Sur tout notre parcours, les mêmes scènes se reproduisent. On voit, dans la campagne, des hommes qui courent à toutes jambes, comme des enfants, pour venir se poster sur le passage du train. Partout, l'enthousiasme est le même; c'est du meilleur augure pour la ligne qui va s'ouvrir.

Nous traversons les jardins de Damas au milieu des grenadiers en fleurs; c'est une succession de vergers et de vignes d'une richesse luxuriante, un jardin d'Eden au milieu du désert. Quand on regarde Damas du pied du Kasyoun, elle apparaît, avec ses minarets et ses maisons blanches, comme dans un nid, au milieu de l'océan de verdure de ses dix-huit mille jardins. Cette forêt d'arbres s'étend à perte de vue, encadrée par la chaîne de montagnes qui fuit dans la direction de Palmyre et finit au massif volcanique du Safa. Au sud, on découvre dans le lointain les lignes bleues de la chaîne du Hauran.

C'est l'Orient, tel qu'il m'est apparu pour la première fois en Égypte, avec le désert à l'horizon, et la vallée verte du Nil, et son atmosphère tranparente. Les formes accidentées et les tons d'ocre brûlée du Kasyoun complètent l'illusion. On se croirait au pied du Mokattam, sur la citadelle du Caire. Seulement, on cherche en vain ici le puissant cours d'eau qui fait de l'Égypte une source de richesse intarissable : ce n'est qu'une grande oasis, pleine de fruits et de légumes, au milieu de laquelle la vie s'arrête et se repose, emprisonnée par le désert.

Au delà de Damas, la végétation se prolonge aussi loin que le Barada, cette rivière qui semble avoir été créée pour Damas, et qui va se perdre, à quelques lieues de là, dans des marais au pied des Montagnes Noires. Les Romains déjà l'avaient utilisé pour arroser la plaine ; on retrouve encore les traces de leurs travaux d'irrigation, qui se mêlent aux canaux modernes. Partout où son eau arrive, elle apporte la prospérité ; on le remarque aux blés hauts et drus que l'on traverse et aux champs de vignes qui bordent la voie, ces belles vignes de Deraïa, taillées comme les nôtres, et dont les feuilles resplendissent au soleil.

La grande plaine commence de l'autre côté des Montagnes Noires. On aperçoit, aussi loin que le regard s'étend, des blés, déjà plus clairsemés, des prés dans lesquels pâturent des chevaux et des vaches. Lorsqu'on s'en rapproche, ces blés

semblent s'évanouir pour ne plus laisser voir que les pierres, entre lesquelles poussent les épis. La région du Hauran est tout entière volcanique. Le centre en est formé par les montagnes des Druses insoumis. Tout à l'entour, sur une grande étendue la terre est couverte de gros blocs basaltiques, qui donnent au pays un aspect désolé. Et pourtant, ce sont ces pierres qui en font la richesse; elles empêchent les jeunes pousses d'être brûlées par le soleil et entretiennent l'humidité du sol.

La vraie source de prospérité de cette région est la chaîne de l'Hermon, qui forme, au bout de la plaine, un-arrière plan majestueux aux teintes violettes. A mesure que nous avançons, elle se développe et semble nous suivre. Ses sommets, toujours couverts de neige, sont la glacière du Hauran; ils font passer sur ces plaines brûlées une brise fraîche sans laquelle rien ne pourrait y vivre.

Voici une petite rivière, que nous franchissons sur un pont solidement construit. On dirait qu'elle sort de terre, tout près de nous; mais sa source est beaucoup plus haut, du côté de l'Hermon; elle se perd dans ce sol bouleversé par les convulsions volcaniques, pour reparaître un peu plus loin. De l'autre côté de la voie, elle fuit en serpentant dans la plaine, où elle se creuse une petite vallée sinueuse entre des monticules arides. On peut en suivre la trace au sillon de verdure,

aux bosquets d'arbres et aux maisons qui s'échelonnent sur son parcours. Elle arrose ainsi un groupe de huit ou dix villages qui seront un des points d'appui de la nouvelle ligne.

Peu après, nous arrivons à la station de Kesaoui. Dans la salle d'attente, on a préparé une table, garnie de tasses et de tout un déjeuner qui nous attend ; au milieu, se dresse une superbe corbeille de roses. Pendant l'arrêt, nous avons le loisir d'examiner la gare. Elle est coquette, avec ses soubassements en pierre volcanique; on serait même tenté de la trouver trop belle pour le pays; mais elle produit une impression de solidité qui donne confiance dans sa durée. On reconnaît la main des ingénieurs qui ont fait le port de Beyrouth; les hommes ne sont pas les mêmes, mais on sent le même esprit et la même direction. La voie, les quais, les ponts, les travaux d'art, toute la ligne laisse la même impression, et l'on éprouve un sentiment de sécurité, lorsqu'on la parcourt, précédé de la locomotive qui marche en éclaireur, à 500 mètres en avant, sans jamais nous perdre de vue.

Kesaoui est la première halte sur le chemin de la caravane de la Mecque. A peu de distance se dresse le khan Dannoun, un fortin, garni de tours rondes et de fenêtres en meurtrières. De place en place, l'autorité turque a ainsi établi des postes, dont on aperçoit les fortifications crénelées dans la plaine, pour protéger les caravanes et les

paysans des environs contre les incursions des nomades. Toute cette région, jusqu'à ces dernières années, était rendue inhabitable par les déprédations des Bédouins. En 1885 encore, on dépouillait les caravanes jusqu'à deux kilomètres de Khan Dannoun.

Midhat Pacha, le premier, a cherché à faire renaître la confiance, en concédant tout un quart du village du Mélibé, pour y installer une école des arts et métiers. Ce qu'il avait tenté de réaliser, le chemin de fer le fait rapidement. La circulation qu'il entraîne ramène la sécurité, et les gares sont autant de petits centres autour desquels la vie vient se grouper. Depuis que l'on travaille à la construction de la ligne, les Arabes reviennent peu à peu se fixer dans des villages qui étaient depuis longtemps inhabités; ils se rapprochent du chemin de fer, ils y travaillent même.

Ce n'est pas sans peine que l'on a pu triompher de leur défiance. Au début, on ne savait où trouver des ouvriers. Les gens du Hauran, auxquels on avait imposé comme corvée de travailler aux routes du gouvernement, pensaient qu'il en serait de même du chemin de fer. Il a fallu, pour les entraîner, faire venir des ouvriers de Deraïa, montrer qu'on les payait régulièrement, faire la paye tous les quatre, puis tous les huit jours; maintenant, l'habitude est prise. On croise, sur toute la ligne, des indigènes qui taillent des pierres, d'autres qui travaillent aux remblais ou posent les voies.

Près de la gare, des filles, belles comme les filles d'Égypte, transportent dans des paniers de petites pierres de lave pour former le ballast. Elles ont une robe bleue ouverte par devant et des pantalons bleus; sur la tête, un voile rouge et jaune rejeté en arrière; une main sur la hanche, elles tiennent de l'autre la corbeille sur leur tête, se suivent en longues files comme des fourmis, et vont décharger leur panier pour le recharger de nouveau. On croirait voir un bas-relief des tombeaux de Zakkarah ou des palais de Khorsabad. Pas de brouette ni de tombereau; le panier est le seul moyen usité, de la vallée du Nil jusqu'à l'Euphrate, pour transporter les déblais, aujourd'hui comme il y a cinq mille ans.

Un autre résultat de l'établissement du chemin de fer a été d'augmenter la valeur de la terre. Jadis, elle n'en avait aucune; les villages vivaient en communauté, et c'était la commune qui était dépositaire des titres de propriété. Aussi, quand on a procédé aux expropriations, a-t-on dû s'adresser aux cheiks, qui avaient la prétention de garder tout l'argent pour eux. Mais, depuis que les Arabes se sont aperçus que le terrain avait du prix, ils y tiennent; ces gens qui ne savaient pas ce que c'était qu'une borne, se sont mis à séparer leurs champs, et l'on voit aux environs des gares se développer la culture de la vigne, qui sera dans l'avenir, avec celle du blé, un des grands revenus du Hauran.

Le sol du Hauran réserve des trésors pour ceux qui sauront l'exploiter. Sur tout le parcours, on traverse de grands espaces d'un terrain nu, grisâtre, parsemé de petites touffes de broussailles; mais il est plein de salpêtre, qui en fait un vrai terrain d'élection pour la vigne. Cette terre, depuis si longtemps vierge, a une puissance de production presque illimitée; elle disparaît sous une couche épaisse de blocs de lave, qui couvrent le sol à perte de vue et font penser à la plaine de la Crau. On dirait des champs de motte de pierres noires, et pourtant, il suffit de gratter avec le soc de la charrue la surface de ce sol, en apparence si aride, pour en faire jaillir deux ou trois récoltes par an.

La véritable difficulté, la seule qu'il faille vaincre, c'est la résistance acharnée que le chameau, jusqu'à présent maître indiscuté de ces grandes routes lointaines, ne peut manquer d'opposer à l'entrée en scène de la machine à vapeur, suivie de tout son cortège de wagons. Il faut, pour se faire une idée de la puissance du chameau, avoir vu leurs longues files avancer, mues comme par une force irrésistible, se suivre, se croiser, comme les trains de marchandises sur une grande ligne.

Le grand chemin des caravanes suit une direction à peu près parallèle à la voie. On le voit longer la ligne des poteaux télégraphiques et disparaître derrière le dos d'une colline. Voici une

file de trente chameaux. La longue pointe qui termine leur selle penche en arrière, rejetée sur le côté; ils s'avancent, attachés à la queue les uns des autres, précédés d'un homme sur un âne; un autre, monté sur le chameau du milieu, forme pyramide; derrière eux marche une escorte de cavaliers; puis c'est une autre caravane de soixante chameaux qui marchent deux par deux, le cou tendu comme des tortues; puis, une troisième de vingt; une quatrième également de vingt; une cinquième, au loin, se dessine sur la crête de la colline; une sixième, de vingt-huit chameaux, la croise, venant en sens inverse. Ils se succèdent si vite, qu'on a peine à les compter. Dans l'espace d'une matinée, nous avons croisé vingt-deux caravanes formant un total de quatre cent-soixante-quinze chameaux. On dit qu'au fort de la récolte, il passe plus de huit cents chameaux par jour. Ils se dirigent tous vers la montagne des Druses, qui ne compte pas moins de trois cents villages, et dont on vante la richesse en céréales; ils ont porté à Damas le blé du Hauran et reviennent, rapportant du bois et des poutres, que l'on voit ballotter d'arrière en avant, dans le balancement de leur démarche.

Le chemin de fer réussira-t-il à détourner à son profit tout ce trafic ? Oui, certainement, avec le temps, mais à la condition de savoir compter avec l'opposition des moukres et des chameliers, atteints dans leurs habitudes et dans leur gagne-pain. Il

faudra peu à peu les habituer, au lieu de faire le chemin de Damas, à aller chercher le blé au lieu d'origine, pour le transporter à la gare la plus voisine et remplacer ainsi un grand voyage par plusieurs petits. Ce changement d'habitudes ne se fera pas sans résistance. Si les chemins de fer baissent leurs prix, les chameliers baisseront aussi les leurs ; il y aura entre eux une guerre de tarifs, qui durera plus ou moins longtemps, mais dans laquelle le dernier mot doit rester aux chemins de fer.

On ne peut donc qu'approuver la marche prudente suivie jusqu'à ce jour par les hommes expérimentés qui ont entrepris la création du réseau des chemins de fer syriens. Il faut aller avec beaucoup de modération dans la voie des lignes latérales, parallèles à la mer. Sur beaucoup de points, elles peuvent être remplacées avec avantage par des routes, qui amèneraient les produits de l'intérieur aux grandes lignes de pénétration, comme celle de Beyrouth à Damas. Celles-là ont un avenir assuré; sans parler du trafic actuel, que l'on peut calculer à quelques tonnes près, l'installation même du chemin de fer créera de nouveaux besoins et donnera un débouché à des produits qui restaient auparavant sans emploi. Les légumes et les fruits de Damas, qui ne supportaient pas le transport à dos de mulet, vont affluer à Beyrouth et jusque dans nos ports, et, en échange, on importera du char-

bon, des bois de construction, des briques et des tuiles, tout ce qui doit faire de Damas, dans un temps plus ou moins long, une ville d'aspect européen, mais doit, du même coup, lui ôter son cachet si original et si profondément oriental.

C'est du côté des chemins de fer de pénétration que doivent se concentrer tous les efforts. Il faut prendre possession des grandes lignes, qui ont été suivies de tous temps par le commerce, de façon à mettre les centres, tels que Damas, Alep, en communication avec les ports de Syrie, et ces ports, à leur tour, pourraient être rejoints par des tramways d'une installation peu coûteuse et qui sont réclamés par toutes les villes de la côte. L'établissement de ces lignes donnerait l'occasion de reprendre la question des eaux, et de détourner, sur la campagne, des rivières qui vont se perdre dans la mer sans profit pour les terres qu'elles traversent. Et, quand tout cela sera fait, le développement naturel du trafic amènera peu à peu à compléter le réseau intérieur, dont le chemin de fer du Hauran est la première amorce.



La station extrême de la ligne du Hauran, Mzérib, est située à la pointe Sud-Ouest des montagnes des Druses, au niveau de l'extrémité inférieure du lac de Génésareth. Elle se trouve déjà à l'entrée du Ghôr, 300 mètres plus bas que Damas, au milieu des marais d'où sort le Yarmouk, pour aller verser ses eaux dans le Jourdain. Mzérib est la troisième halte de la grande caravane, le rendez-vous des pèlerins qui se réunissent de tous côtés pour se rendre à la Mecque. C'est là que le cortège pompeux, dont on va tous les ans admirer le départ à Damas, prend fin, et que la véritable caravane s'organise. La situation de Mzérib, commandant le Hauran, à cheval sur la route de la caravane et sur le chemin de la Palestine, explique le choix qu'on en a fait pour servir de tête de ligne.

Le train officiel devait mener tous les invités jusqu'à l'extrémité de la ligne. Nous ne pouvions les accompagner jusque-là ; mon frère et M. Auboyneau étaient rappelés à Damas par leur travail, et j'avais associé ma fortune à la leur, désireux aussi de passer encore un après-midi à courir le bazar, sous la conduite de M. Letayf, le sous-directeur de la Banque Ottomane, qui avait bien voulu se mettre à ma disposition. Nous devions nous arrêter à Salameîn, la seconde halte de la

caravane, à peu près à mi-chemin de Mzérib. D'ailleurs, quand on a été jusqu'à Salameîn, on peut se faire une idée de l'ensemble de la ligne. Le paysage ne change plus guère; ce sont toujours les mêmes champs pierreux et le même horizon.

L'Hermon est magnifique; nous l'avons dépassé et nous le voyons maintenant derrière nous, blanc et violet sur le ciel bleu. Ses contreforts, à l'extrémité de la plaine verte, revêtent des tons, tantôt bruns, tantôt d'un bleu qui se confond presque avec celui du ciel Devant nous, la montagne des Druses, noyée dans une brume légère, se dessine, s'allonge à l'horizon et se termine en pointe pour s'abaisser ensuite vers la plaine. On sent déjà le commencement de la grande dépression par où le plateau de Damas s'infléchit vers le Jourdain. La chaleur, qui est intense, produit de singuliers mirages. Pendant un long moment, nous voyons la montagne se soulever au-dessus de l'horizon, dont elle semble séparée par une mince bande d'air, qui lui donne l'aspect d'un long promontoire, baignant dans une mer de cristal.

Salameîn est un misérable village arabe établi au milieu des ruines d'une ancienne ville dont on retrouve encore des morceaux tout entiers. Son apparition, au milieu de la plaine désolée, cause une de ces surprises que réserve parfois le désert. On aperçoit, à quelques centaines de

mètres de la gare, sa masse noire, d'où émergent deux anciennes tours, un mur carré, en pierres de taille, des arcades, une colonnade, un temple. C'est la première de ces ruines gréco-romaines, échelonnées sur la rive gauche du Jourdain, qui se continuent par Edréi et Djerach, et rappellent une époque où cette contrée, aujourd'hui déserte, était le siège d'une civilisation florissante.

Tous les habitants sont accourus pour voir passer notre train : l'affluence est encore plus grande que sur le reste du parcours ; ils garnissent les quais de la gare, où ils forment des groupes d'une sauvagerie pittoresque, tenus en respect par deux zapetiés, qui repoussent brutalement, à coups de cravache, les plus curieux. On voit de grands garçons, encore imberbes, accroupis, couchés, immobiles, qui nous fixent avec une attention particulière ; des jeunes filles demi-vêtues, les cheveux pendant sur le front ; un enfant, assis au premier rang, porte sur la tête un plumasseau qui lui donne l'air d'un petit Mohican.

Les femmes surtout ont l'air de sauvages, avec leur figure noire et leurs yeux brillants ; le bas du visage, très fort, est encore accentué par les tatouages bleus qui partent de la lèvre inférieure, et descendent, comme de grandes égratignures, jusqu'au menton. Elles ont, sur le front, un bandeau noir, et sur les tempes un voile noir qui encadre le menton et leur retombe sur la poitrine.

Sous l'accumulation de vêtements dont elles se fagotent, on dirait des paquets bleus avec des dessous noirs. Nous en remarquons une en particulier, grande, svelte, élégante sous son manteau d'un vert passé ; elle a de beaux traits et la lèvre un peu pendante ; ses mains, croisées sur sa poitrine, laissent voir des bracelets d'argent sur un bras noir très fin. Quand elle voit qu'on la regarde, elle soulève l'enfant au plumasseau et le met à cheval sur son épaule.

Les hommes, au milieu de cette foule, drapés dans leurs manteaux de peau de mouton, frappent par leur air d'aisance et de dignité. Ils ont les traits délicats, le nez accentué, la barbe fine, et causent entre eux comme si nous n'existions pas. Nous les examinons tout à loisir, pendant qu'on détache du train la voiture qui doit nous ramener à Damas. Enfin, le moment du départ est venu ; nous prenons congé de nos compagnons de route, et, avant de nous rembarquer, nous nous dirigeons vers les ruines de Salameîn, sous la conduite d'un des employés de la gare qu'on nous a donné pour guide.

Les ruines de Salameîn doivent leur nom à deux tombes monumentales que nous avons prises de loin pour des tours, et qui se dressent aux deux extrémités de la ville : Salameîn signifie « les deux colonnes ». Ces mausolées, avec leurs deux étages séparés par des corniches, leur couronnement en forme de créneaux, et la porte

basse, décorée de volutes, qui donne accès à l'intérieur, sont bien le type des monuments funéraires de l'art grec oriental ; l'un d'eux porte même encore une inscription dédicatoire en grec : « Ceci est le tombeau qu'a construit pour lui et pour ses enfants, etc. » C'est la formule usitée d'un bout à l'autre de la Syrie, de Palmyre jusqu'à Petra et jusqu'à Medaïn-Saleh. Toute la ville est bâtie dans le même style.

La première chose qu'on rencontre en y arrivant, est une belle colonnade, avec des chapiteaux corinthiens surmontés d'une architrave ; à son extrémité, quelques pierres de taille, restes de la frise, s'élèvent sur le ciel, chevauchant les unes sur les autres. Nous atteignons une construction carrée, qui, de loin, a l'air d'un édifice antique ; elle est faite de grands blocs sur lesquels on reconnaît des traces d'architecture ; mais toutes ces pierres sont rapportées. On y distingue pêle-mêle des lambeaux de frise surmontés d'un linteau de porte, des oves, des volutes, des rinceaux, une moitié d'inscription grecque, en grandes lettres capitales, la tête en bas. Nous pénétrons ; tout l'intérieur du temple est encore debout : des colonnes et, au fond, une niche surmontée d'une grande conque ; sur les deux parois latérales, des consoles, ayant supporté des statues iconiques, portent encore leurs inscriptions. Le cheik nous rejoint, accompagné de son fils, et il nous raconte avec fierté que c'est son

grand-père qui a restauré ces ruines pour en faire un pressoir à huile.

De là, nous gagnons la mosquée, sorte de citadelle lourde et basse, avec de petites fenêtres de style bysantin. Nous entrons par une porte en pierre massive qui tourne sur ses gonds. Nous nous trouvons dans une cour ombragée par deux grands arbres tordus, les seuls du pays; du côté de l'entrée, trois voûtes en plein cintre, sur lesquelles le soleil dessine des ombres profondes, sont pratiquées dans l'épaisseur du mur. La mosquée a l'air entièrement abandonnée; c'est une salle basse et humide, avec une chaire peinte à la chaux, des colonnes rapportées, trop étroites pour leurs chapiteaux, des voûtes, un mélange d'antiquité et de moyen âge. Évidemment, on n'y lit pas le Coran, peut-être ne voit-on jamais de prêtre dans ce village.

La vue de ces Arabes, vivant presque sans religion, dans un état voisin de la barbarie, ajoute un intérêt d'un nouveau genre à notre visite. Nous allons de ruine en ruine et de surprise en surprise; dans les thermes, on nous montre la tête d'une statue colossale usée par le temps. Nous arrivons ainsi à la place la plus élevée du village, une sorte de terre-plein, d'où nous voyons, au-dessous de nous, adossées à la pierre des constructions romaines qu'elles empruntent, les huttes de boue des indigènes. Les femmes sortent de là, nous regardent sans dé-

fiance avec leurs grands yeux doux et leurs bouches qui sourient, en laissant voir de belles dents blanches.

Ces gens n'ont tous qu'une idée fixe : aller en chemin de fer. Dans la maison du cheik, où l'on nous avait fait entrer pour nous montrer quelques vestiges de ruines antiques, sa vieille femme — il en a d'autres — nous reçoit dans une chambre noire, enfumée, et nous supplie de l'emmener à Damas. Comme nous lui demandons, en riant, ce qu'en dirait le cheik, elle nous répond par un hochement de tête qui en dit long. Nous la quittons en lui promettant que bientôt elle pourra prendre le train et en lui laissant des cigarettes qu'elle accepte avec un grand air de dignité.

Tout le village s'amasse; on vient par petits groupes, on nous apporte des monnaies de cuivre romaines. Un enfant de douze ans, que nous prenons pour une petite fille, nous suit en nous offrant quelques vieilles monnaies. Il a l'air si gentil et si jeune, que nous lui donnons une petite pièce d'argent, accompagnée de quelques caresses. Il nous baise la main et s'enfuit en courant pour revenir bientôt après. Comme nous demandons à notre guide ce qu'il va faire de son argent : « Eh! parbleu! il va le donner à sa femme! » et il nous apprend à notre grande stupéfaction, que cet enfant est un garçon, qui est marié depuis un an à une fille de deux ou trois

ans plus âgée que lui, par suite d'un échange matrimonial entre les deux familles. Ce petit homme a l'air d'être entouré par tout le monde d'une sorte de protection affectueuse. Il est terriblement jaloux, d'ailleurs. Nous le tourmentons pour voir la *marat*; il n'en a pas envie et se fait prier. Enfin, quand nous sommes au moment de partir, elle arrive, escortée de deux ou trois autres femmes. C'est une jolie fille, plus grande que lui, mais toute jeune encore, une enfant qui va bientôt être mère.

Nous partons. Nous sommes encore rejoints par la vieille femme du cheik qui nous demande de la bonne odeur que nous avons sur nous. Elle nous a suivis à la piste avec un flair de sauvage. On lui offre une rose, elle n'en veut pas, elle en veut à mon mouchoir qui est parfumé d'eau de Cologne. Notre guide nous explique qu'elle voudrait par ce moyen regagner le cœur de son mari qui la néglige. Peut-être était-ce aussi la cause de ses instances pour aller à Damas. Nous ne pouvons nous en débarrasser qu'en lui promettant de lui envoyer de Damas un flacon d'essence, et cette promesse-là, nous l'avons tenue.

De toutes nos impressions de voyage, l'une des plus vivantes est cette heure passée, en plein désert et au milieu de ce cadre étonnant, dans un contact direct avec la vie arabe, et le souvenir de cette population enfantine et sauvage, venant

se grouper autour de nous, avec cette confiance naïve qui permet de pénétrer, presque du premier coup, leur vie et leur pensée, et nous ne regrettons plus de nous être arrêtés à Salameîn. Nos amis d'un instant nous suivent jusqu'à l'extrémité des ruines et s'égrènent en se retournant pour nous regarder nous éloigner. Nous regagnons la gare et nous montons dans le train qui nous attend. Jusqu'à ce que nous soyons hors de vue, les hommes nous envoient des saluts et les femmes nous accompagnent de leurs rires et de leurs baisers.

Huit jours après, nous nous embarquions à Beyrouth sur le *Sindh* pour retourner en Europe. Nous laissons derrière nous la Pointe de la quarantaine et l'usine à gaz, et la maison hospitalière de son directeur, M. Coze, toujours battue par les flots; nous défilons devant toutes ces belles habitations du haut de la côte, qui nous sont devenues familières; nous saluons, en passant, le drapeau du Consulat de France, où nous avons reçu un si charmant accueil, et nous nous éloignons rapidement dans la direction de Smyrne, en envoyant un dernier souvenir à notre hôte, le docteur Hache, et à tous les amis que nous laissons là-bas.

En prenant congé d'eux, quelques-uns d'entre nous se donnaient rendez-vous pour l'inauguration du chemin de fer de Beyrouth, l'an prochain, à pareille époque. Et moi, qui ne dois sans

doute jamais y revenir, je me consolais en récitant la poésie de Chamisso :

Aber, nach fünf hundert Jahren,
Will ich selbigen Weges fahren.

« Mais, au bout de cinq cents ans, je repasserai par les mêmes lieux. » Que trouvera-t-il dans cinq cents ans, le vieillard éternel ? Des chemins de fer, des plaines fertiles, de grandes villes, des stations balnéaires, peut-être, dans ces lieux dont l'histoire étudie la grandeur passée et dont le présent travaille à préparer la rénovation.

PHILIPPE BERGER.



Paris. — Imp. Ve Éthiou Pérou, rue de Damiette, 2 et 4. (4952)


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 096463069


CRESCENDO

